

Anlage zu TOP 2

Klaus-Groth-Straße zwischen Reeshoop und Westliche Kohschietsstraße Ein- und Ausfahrtsspuren der Tiefgaragenrampen

In der Sitzung des BPA am 06.05.2009 wurde von der Verwaltung im Zusammenhang mit der Teilentwidmung der Klaus-Groth-Straße zu einer Fußgängerzone auch ein Vorschlag zur baulichen Gestaltung der Ein- und Ausfahrtsspuren der mittig gelegenen Tiefgaragenrampen für das EKZ vorgetragen. Besonders im Rampen-Ausfahrtsbereich sind aufgrund der gegenwärtigen Erfahrungen in Zukunft bei ca. 4.000 ausfahrenden Pkw/24 h vermehrt Konflikte und ein deutlich höheres Gefährdungspotential zwischen Pkw und querenden Fußgängern sowie Radfahrern zu erwarten. Nach Diskussion im Ausschuss wurde entsprechend dem Verwaltungsvorschlag folgendes beschlossen:

- beidseitige Fahrgassenbegrenzungen mit breiten Granitbordsteinen mit einem Kantenvorstand von 3 cm
- und Oberflächenbefestigung der Fahrgassen mit „granitrotem“ Asphalt.

Bedenken und Anregungen:

Die Fahrgasseneinfassung mit niedrigen Bordkanten (wie auch beim Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich Große Straße) wird als sicherheitsfördernde Maßnahme positiv bewertet und sollte auf jeden Fall realisiert werden.

Gegen rot asphaltierte Fahrgassenabschnitte bestehen jedoch folgende Bedenken:

1. Sie stellen im Rahmen aller Oberflächenbefestigungen im Bereich der Großen Straße, Kohschietsstraßen und Klaus-Groth-Straße einen gestalterisch und bautechnisch singulären Fremdkörper dar. Einen bautechnischen Sachzwang gibt es nicht.
2. Eine Asphaltbefestigung verleitet den Kfz-Verkehr eher zu einer zügigen Fahrweise als zu einer vorsichtigen und langsamen Geschwindigkeit.
3. Trotz der roten Kontrastfarbe kann in keiner Weise wirkungsvoll sichergestellt werden, dass nicht Radfahrer und Fußgänger insbesondere Kinder und Senioren die Pkw-Fahrgassen unaufmerksam queren.

Alternativvorschlag:

1. Im Interesse eines einheitlichen und anspruchsvollen Erscheinungsbildes werden die Fahrgassenabschnitte zu und aus den EKZ-Tiefgaragen mit den gleichen Betonplatten mit granitoidem Vorsatz wie die übrigen Flächen der Fußgängerzone allerdings mit einer abweichenden und kontrastreichen Farbgebung befestigt.
2. Um konflikträchtige Fußgänger- und Radfahrerquerungen wirkungsvoll zu reduzieren, werden beidseitig der Pkw-Fahrgassen jeweils 6 bis 7 Granitpoller in Reihe aufgestellt, die eine Abgrenzung der verschiedenen Verkehrsbereiche optisch und auch baulich optimal verdeutlichen.
3. Um Fußgänger- und Radfahrerquerungen nahezu vollständig zu unterbinden, können die Granitpoller optional teilweise oder bei Bedarf vollständig mit massiven Stahlketten verbunden werden.
4. Statt der Granitpoller könnten alternativ auch Fahrradbügel in Reihe installiert werden, um den zu erwartenden hohen Bedarf zu decken und wildes, ungeordneten Fahrradparken zu minimieren.